



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-13012021-224374
CG-DL-E-13012021-224374

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 99]

नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 13, 2021/पौष 23, 1942

No. 99]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 13, 2021/PAUSHA 23, 1942

दिल्ली विकास प्राधिकरण

(मुख्य योजना अनुभाग)

सार्वजनिक सूचना

नई दिल्ली, 13 जनवरी, 2021

का.आ. 119(अ).—दिल्ली विकास प्राधिकरण/केंद्र सरकार का दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की धारा 11-क के अंतर्गत मुख्य योजना-2021 में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव है, जिन्हें जनता की जानकारी के लिए एतद्वारा प्रकाशित किया जाता है। प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में यदि किसी व्यक्ति को कोई आपत्ति हो/कोई सुझाव देना हो, तो वे अपनी आपत्ति/सुझाव इस सार्वजनिक सूचना के जारी होने की तिथि से पैंतालीस [45] दिन की अवधि के अंदर आयुक्त एवं सचिव, दिल्ली विकास प्राधिकरण, 'बी' ब्लॉक, विकास सदन, नई दिल्ली-110023 को लिखित रूप में अथवा ई-मेल द्वारा mpd2021.public@dda.org.in पर भेज सकते हैं। आपत्ति करने अथवा सुझाव देने वाले व्यक्ति अपना नाम, पता, टेलीफोन नंबर/संपर्क नंबर और ई-मेल आई.डी. भी दें, जो पठनीय हो।

प्रस्तावित संशोधन:-

20.0 पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) नीति

पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) एक नवीन शहरी प्रतिमान है, जिसमें सुसम्बद्ध मिश्रित उपयोग विकास के माध्यम से भूमि की धारणीय गतिशीलता और इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए विद्यमान एवं भावी सार्वजनिक पारगमन आधारीक संरचना और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं की बड़ी संख्या को लाभ प्रदान करना शामिल है।

दिल्ली में टी.ओ.डी. दृष्टिकोण व्यक्तियों और कार्य स्थलों को जन परिवहन के समीप लाने में सहायता करेगा और इससे शहर में भूमि उपयोग एवं परिवहन का अत्यावश्यक एकीकरण बढ़ेगा। इसके परिणामस्वरूप परिवहन स्टेशनों के प्रभावी जोनों के अंदर सुसम्बद्ध, चलने योग्य, मिश्रित उपयोग विकास होगा। यह एक गहन प्रतिमान बदलाव है, जो संभाव्य रूप से सार्वजनिक परिवहन सवारी में सुधार कर सकता है, गाड़ियों की भीड़-भाड़ को कम कर सकता है और लंबे समय तक ग्रीन हाउस उत्सर्जन तथा प्रदूषण को कम कर सकता है।

शहर की अन्तर्निहित आर्थिक संभावना और भूमि के महत्व को समझने के लिए टी.ओ.डी. एक महत्वपूर्ण नीति है। यह सार्वजनिक क्षेत्रों में उपयोग और कार्यकलापों के नियोजित तीव्रीकरण, नवीन आधारीक संरचना और जन क्षेत्रों में सुधारों के माध्यम से शहर में चयनित नोड/क्षेत्रों में विकास/पुनरुद्धार में सहायक होगा। यह नीतिगत रूप से स्थापित परिवहन क्षेत्रों के चारों ओर नवीन आवास स्टॉक और आर्थिक केंद्रों के सृजन के अतिरिक्त पुराने आवास स्टॉक के सुधार में सहायता करके तथा मूल्य प्राप्ति के अवसर उपलब्ध करवाकर सार्वजनिक परिवहन आधारीक संरचना-मेट्रो रेल, क्षेत्रीय त्वरित परिवहन प्रणाली (आर.आर.टी.एस.) आदि में बड़े पैमाने पर किए जा रहे निवेश का लाभ उठाने के लिए दिल्ली को अवसर प्रदान करेगा।

इस नीति के माध्यम से निम्नलिखित मुख्य परिणाम लक्षित होंगे:

- क) अनुकूलित सघनता तथा उपयोगों और कार्यकलापों की विविधता: इसे उच्च एफ.ए.आर. मानदंडों और सम्बद्ध मिश्रित उपयोग विकास के माध्यम से संबंधित सेवा प्रदाता एजेंसियों द्वारा आधारीक संरचना में वृद्धि सहित और हरित भवनों एवं पर्यावरण संरक्षण के मानदंडों को लागू करके सरल बनाया जाएगा। ऐसे दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप कार्यकलापों का अनुकूलतम मिश्रण और सार्वजनिक परिवहन प्रणाली से जुड़ी उच्च कार्य सघनता प्राप्त होगी, इन क्षेत्रों की विकास संभावनाओं को खोलेगी तथा कीमत बढ़ाने में सहायक होगी।
- ख) गतिशीलता में बढ़ोतरी:
 - पैदल यात्री और एन.एम.टी. अनुकूल पर्यावरण-विभिन्न नीतियों जैसे प्रतिबंधित और उच्च दर वाली सार्वजनिक पार्किंग, यातायात प्रबंधन योजनाएँ, स्ट्रीट सुधार तथा पैदल यात्रियों एवं एन.एम.टी.रूट के नेटवर्क के सृजन के माध्यम से पैदल यात्री और एन.एम.टी. को उच्च प्राथमिकता देना।
 - मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन, पैदल यात्रा में वृद्धि और अंतिम मील की यात्रा के लिए कनेक्टिविटी द्वारा सार्वजनिक परिवहन के पक्ष में मॉडल शिफ्ट।
- ग) उन्नत सार्वजनिक क्षेत्र: बाधा रहित सर्वव्यापी पहुँच सहित सभी आयु वर्ग के लिए जीवंत और सुरक्षित सार्वजनिक क्षेत्र का निर्माण, जिसे सार्वजनिक प्लाजा एवं खुले/हरित स्थलों के सृजन हेतु स्थान उपलब्ध कराने की नीतियों, बहु-उपयोगिता जोन, पब्लिक आर्ट हेतु स्थान आदि द्वारा प्राप्त किया जा सकता है।
- घ) मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन-रेल और सड़क आधारित प्रणालियों का एकीकरण इसमें मेट्रो, रेल/रैपिड रेल, बस/बी.आर.टी.एस. और फीडर सेवा, टैक्सी, ऑटोरिक्षा सहित मध्यवर्ती यात्री परिवहन (आई.पी.टी.) और साइकिल रिक्शा, साइकिल, पैदल यात्री आदि जैसे मोटर रहित परिवहन (एन.एम.टी.) सहित प्राइवेट मोड शामिल हैं।

20.1 परिभाषाएँ

- i. **“टी.ओ.डी. नोड्स”**- इससे अभिप्राय चयनित जन परिवहन स्टेशन और दि.वि.प्रा. द्वारा चिह्नित उनके प्रभाव जोन से है। इस नीति के प्रावधान केवल ऐसे चिह्नित टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव जोन पर लागू होंगे।
- ii. **“प्रभाव जोन”**- ट्रांजिट स्टेशन का प्रभाव जोन स्टेशन पर उतरने के स्थान से 800 मीटर के दायरे (5-10 मिनट की पैदल दूरी पर) का अनुमानित क्षेत्र है। ट्रांजिट स्टेशन के केन्द्रक का प्रयोग दि.वि.प्रा. द्वारा प्रभाव जोन को अंकित करने के लिए किया जाएगा। प्रभाव जोन के दो घटक होंगे:-
 - क. **“टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र”**- यह ट्रांजिट स्टेशनों के आस-पास 800 मीटर दायरे का अप्रयोगमूलक क्षेत्र होता है। टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र के लिए प्रभाव जोन प्लान तैयार किए जाएँगे। टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र की वास्तविक सीमाएँ दि.वि.प्रा. द्वारा भौतिक सीमा विशेषताओं के आधार पर अंकित की जाएँगी।
 - ख. **“गहन (इंटेंस) विकास क्षेत्र”**- यह टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र के अंदर ट्रांजिट स्टेशन के आस-पास 500 मीटर दायरे का अप्रयोगमूलक क्षेत्र होता है। इस नीति के मानदंडों और प्रोत्साहन का लाभ इस क्षेत्र के अंदर पूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से आने वाली टी.ओ.डी. स्कीमों को तैयार करके ही लिया जा सकेगा।
- iii. **“प्रभाव जोन योजना” (आई.जैड.पी.)**- यह एक एकीकृत योजना है, जो टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र के लिए तैयार की जाती है। प्रभाव जोन योजना स्थल की विशेषताओं और प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के संदर्भ में तैयार की जाएगी, जिसमें विभिन्न क्षेत्र सुधार कार्यों जैसे सड़क चौड़ा करना (यदि आधारिक संरचना का विस्तार किए जाने की आवश्यकता हो), बहु-उपयोगिता जोन को शामिल करने के लिए पब्लिक स्ट्रीट का उन्नयन करना, आई.पी.टी. पैदलयात्री और एन.एम.टी. हेतु सुविधाएँ, मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन, सार्वजनिक पार्किंग की व्यवस्था, अर्बन फर्नीचर, साइनेज, जन-सुविधाएँ, स्ट्रीट वेंडिंग जोन एवं अन्य का विवरण दिया गया है। जब टी.ओ.डी. नोड को चिह्नित कर दिया जाएगा, तब टी.ओ.डी. स्कीम की स्वीकृति के लिए प्रभाव जोन योजना तैयार की जाएगी।
- iv. **“टी.ओ.डी. स्कीम”**- इससे अभिप्राय टी.ओ.डी. नीति के अनुसार सभी पात्रता मानदंड पूरे करने पर न्यूनतम 1 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए विकास प्रस्ताव से है।
- v. **“विकासकर्ता संस्था”(डी.ई.)**- इससे अभिप्राय सरकारी या संघटित भूमि/सम्पत्ति के स्वामी, संघटित भूमि/सम्पत्ति के स्वामियों के समूह अथवा ऐसी संस्था से है (विकासकर्ता/व्यवसाय/निगमित संस्था), जो संघटित भूमि/सम्पत्ति के स्वामियों के समूह का प्रतिनिधित्व करती हो तथा जो टी.ओ.डी. स्कीम बनाने और विकसित करने की इच्छा रखती हो। यदि विकासकर्ता संस्था में कई संस्थाएँ शामिल हों, तो उन्हें सभी संघटित भूमि/सम्पत्ति के बीच एक वैध और कानूनी रूप से प्रवर्तनीय करार के माध्यम से एक साथ भागीदारी के लिए आगे आना होगा।

20.2 नीति की अनुप्रयोज्यता

दिल्ली विकास प्राधिकरण टी.ओ.डी. नोड्स को चिह्नित करेगा और प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के लिए अंकित किए गए टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्र को दर्शाने के लिए मानचित्र जारी करेगा। टी.ओ.डी. नीति केवल इसी प्रकार के टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव जोन में ही लागू होगी। टी.ओ.डी. नीति निम्नलिखित क्षेत्रों अथवा दि.वि.प्रा. द्वारा समय-समय पर यथा अधिसूचित क्षेत्रों पर लागू नहीं होगी:

- i. पर्यावरणीय सुरक्षा के लिए चिह्नित कोई क्षेत्र
- ii. जोन ‘ओ’ एवं बफर्स
- iii. हरित पट्टी और एल.डी.आर.ए. के अंतर्गत अधिसूचित गाँव
- iv. भूमि नीति के अन्तर्गत अधिसूचित गाँव
- v. स्मारक निषिद्ध क्षेत्र
- vi. सिविल लाइन्स बंगला क्षेत्र (उत्तरी दिल्ली नगर निगम एवं दि.वि.प्रा. के ले-आउट प्लान के अनुसार)

- vii. लुटियन बंगला जोन, चाणक्यपुरी (नई दिल्ली नगर पालिका परिषद और भूमि एवं विकास कार्यालय के ले-आउट प्लान के अनुसार)
- viii. चारदीवारी शहर
- ix. अनधिकृत कालोनियाँ

20.3 मार्गदर्शी सिद्धांत

- i. यह नीति एफ.ए.आर. और मिश्रित उपयोगों के लिए उच्चतर मानदंडों की व्यवस्था करेगी। ऐसे विकास कार्यों के परिणामों का प्रबंध करने के लिए और अवसरों को अधिकतम करने के लिए यह नीति उच्च विकास क्षमता के साथ ट्रांजिट नोड्स में नीतिगत रूप से लागू की जाएगी। यह धारणीयता के सिद्धांतों के अनुसार विकसित किए गए सुनियोजित विकास केंद्रों के सृजन में सहायक होगी और शहर के भावी आर्थिक संचालक तथा सांस्कृतिक हबों को विकसित करने में समर्थ होगी।
- ii. दि.वि.प्रा., शहर में विभिन्न ट्रांजिट नोड की विकास क्षमता का तीव्र मूल्यांकन शुरू करेगा और उनकी नीतिगत महत्ता और आसान कार्यान्वयन के आधार पर कम संख्या में टी.ओ.डी. नोड्स चिह्नित करेगा।
 - क. ऐसे ट्रांजिट नोड्स, मेट्रो रेल, रेलवे, आर.आर.टी.एस. अथवा 5000 अथवा अधिक पीक ऑवर पर डायरेक्शन ट्रेफिक (पी.एच.पी.डी.टी.) रखने की क्षमता वाली किसी भी जन परिवहन प्रणाली के साथ-साथ समर्पित कैरिजवे सहित होंगे।
 - ख. नीतिगत नोड्स को निम्नलिखित व्यापक विचारों के आधार पर चिह्नित किया जाएगा:
 - नोड्स में ऐसे स्थल होंगे, जिन पर टी.ओ.डी. स्कीम को जल्दी से शुरू किया जा सके (न्यूनतम 8 हेक्टेयर तक शामिल करते हुए) जैसे खाली पड़ी अथवा कम उपयोग में आई सरकारी भूमि, सरकारी आवास, व्यावसायिक केंद्र औद्योगिक संपदा में आई इत्यादि ऐसे स्थलों की उपलब्धता यह सुनिश्चित करेगी कि नोड में आने वाली अन्य परियोजनाओं के लिए आवश्यक प्रोत्साहन देने के लिए प्रवर्तित परियोजनाएँ प्राथमिकता आधार पर शुरू की जा सके;
 - उनके पास ग्रीनफील्ड और अथवा कम-सघनता वाले ब्राउनफील्ड स्थलों का अच्छा मिश्रण होगा;
 - उनकी अवस्थिति नीतिगत होगी, जो या तो शहर के आर्थिक/सांस्कृतिक हबों के रूप में होगी अथवा या फिर शहर में अल्प-विकसित क्षेत्रों के विकास/पुनरुद्धार के लिए संभावित गति के रूप में होगी।
 - वे जलापूर्ति, सीवरेज आदि जैसी आधारिक संरचना की बढ़ोतरी के लिए उत्तरदायी होंगे।
- iii. इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. नोड्स पर केवल तभी विचार किया जा सकेगा, जब संघटित भूमि/सम्पत्ति के स्वामियों द्वारा पर्याप्त इच्छा व्यक्त की गई हो अर्थात् एक या अनेक टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में विकसित करने के लिए कम से कम 8 हेक्टेयर भूमि का प्रस्ताव किया गया हो। दि.वि.प्रा. में एक संयुक्त आवेदन किया जाएगा जिसमें निम्नलिखित शामिल होगा:-
 - क. टी.ओ.डी. स्कीम/स्कीमों के रूप में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित स्थलों को दर्शाने वाला मानचित्र,
 - ख. टी.ओ.डी. स्कीमों के अंतर्गत प्रस्तावित भूमि की अवस्थिति और क्षेत्रफल के विवरण सहित भू-स्वामियों की सूची,
 - ग. शामिल सभी भूमि एवं संपत्ति स्वामियों से प्राप्त सहमति पत्र।
 दि.वि.प्रा. ऐसे प्रस्तावों की जाँच करेगा और नीति के अंतर्गत शामिल करने के लिए ऐसे नोड्स पर विचार कर सकता है।

- iv. दि.वि.प्रा./डी.ई. संबंधित टी.ओ.डी. नोड्स के सीमांकित टी.ओ.डी. नियोजन क्षेत्रों के लिए प्रभाव जोन योजना (आई.जैड.पी.) तैयार करेंगे। डी.ई. द्वारा तैयार की गई आई.जैड.पी. को अनुमोदन हेतु दि.वि.प्रा. के पास प्रस्तुत किया जाएगा। दि.वि.प्रा. आई.जैड. पी. तैयार करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए विशेषज्ञ परामर्शी फर्म/संस्थाओं को नियुक्त कर सकता है।
- क. यदि दो या उससे अधिक टी.ओ.डी. नोड्स की अतिव्यापी टी.ओ.डी. योजना क्षेत्रों के साथ अधिक निकटता होगी, तो ऐसे क्षेत्र एकीकृत आई.जैड.पी. के रूप में नियोजित किए जाएंगे।
- ख. आई.जैड.पी. में क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किसी भी अन्य योजनाओं या स्कीमों जैसे वाँकेबिलिटी को बढ़ाना, स्ट्रीट सुधार, पार्किंग प्रबंधन जिला योजना आदि को एकीकृत किया जाएगा। संबंधित ट्रांजिट एजेंसियों द्वारा ट्रांजिट स्टेशनों के चारों ओर प्रस्तावित किसी मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन (एमएमआई), स्टेशन क्षेत्र विकास परियोजनाओं पर भी आई.जैड.पी. तैयार करते समय विचार किया जाएगा।
- ग. आई.जैड.पी. को विकास कार्यक्रमलाप के कारण परिवर्तनों को दर्शाने के लिए समय-समय पर (यथा-अपेक्षित) यह सुनिश्चित करने हेतु अद्यतन/संशोधित किया जाएगा कि वे क्षेत्र की जरूरतों को पूरा कर रहे हैं।
- v. संबंधित प्रभाव जोन के अंतर्गत सारी भूमि और संपत्ति इस नीति के मानदंडों के अनुसार विकास कार्य शुरू करने के लिए पात्र होगी बशर्ते कि ये खंड 20.2 i के अंतर्गत निर्धारित टी.ओ.डी. स्कीमों को शुरू करने के लिए शर्तों को पूरा करते हों। इच्छुक भू-स्वामी विनियमों में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार टी.ओ.डी. स्कीम तैयार करके विकासकर्ता संस्था (डी.ई.) के रूप में आवेदन कर सकते हैं।
- vi. जहाँ टी.ओ.डी. नीति के अंतर्गत भागीदारी स्वैच्छिक हो वहाँ इस नीति के विकास नियंत्रक मानदंडों का लाभ केवल अनुमोदित टी.ओ.डी. स्कीमों के माध्यम से भागीदारी द्वारा लिया जा सकता है। टी.ओ.डी. नोड्स के अंतर्गत संघटक भूमि/संपत्ति स्वामी, जो टी.ओ.डी. नीति में भागीदारी नहीं करते हैं, केवल उन्हें अनुमेय एफ.ए.आर. के अनुसार उनके विद्यमान भवनों में पुनर्निर्माण/संवर्धन/परिवर्तन करने की अनुमति टी.ओ.डी. लाभों पर ध्यान दिए बिना दी जाएगी। वे दि.वि.प्रा. की किसी अन्य नीतियों के मानदंडों का लाभ उठाने के पात्र भी नहीं होंगे, जब तक कि विशेष रूप से कहा न जाए।

20.4 टी.ओ.डी. स्कीम

- i. टी.ओ.डी. स्कीम को पात्रता के उद्देश्य से निम्नलिखित मानदंडों को अवश्य पूरा करना होगा:-
- क. टी.ओ.डी. स्कीम में न्यूनतम 1 हेक्टेयर क्षेत्रफल कवर होना चाहिए। टी.ओ.डी. स्कीम टी.ओ.डी. नोड्स के गहन (इंटेंस) विकास क्षेत्र के अंदर पूर्ण अथवा आंशिक रूप से आ सकती है। निम्नलिखित में से किसी भी मामले में:
- कम से कम 25% स्कीम क्षेत्र गहन (इंटेंस) विकास क्षेत्र के अंदर होगा,
 - संपूर्ण स्कीम क्षेत्र टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र के अंतर्गत होगा।
- ख. टी.ओ.डी. स्कीम की पहुँच न्यूनतम 18 मीटर मार्गाधिकार वाली मौजूदा सड़क से होनी चाहिए, जो स्कीम के कम से कम 25% परिमाण के बराबर निरंतर लंबाई वाली हो।
- ii. आवास क्षेत्र और समीपवर्ती लेवल पीएसपी (सीनियर सैकेण्डरी स्कूलों और पार्कों को छोड़कर) के लिए निर्धारित प्लॉटों को टी.ओ.डी. स्कीम में शामिल किया जा सकता है बशर्ते कि आधारभूत भूमि डी.ई. की विकासकर्ता संस्था/संघटक भू-स्वामियों से संबंध रखती हो। ऐसे मामलों में समान टाइप की और समान क्षेत्र वाली समान सुविधाएं स्कीम में प्रदान की जाएंगी। ये सुविधाएं इस नीति के अंतर्गत निर्धारित अनिवार्य पीएसपी आवश्यकताओं के अलावा होगी।
- iii. सड़क, खुले क्षेत्र, नाले इत्यादि जैसे सार्वजनिक क्षेत्रों को एकीकृत योजना के उद्देश्य से टी.ओ.डी. स्कीम में शामिल किया जा सकता है, बशर्ते निम्नलिखित शर्तों को पूरा करते हो:-

- सार्वजनिक सड़क (18 मीटर मार्गाधिकार से कम)
- सार्वजनिक नाले (5 मीटर चौड़ाई से अधिक न हो)
- सार्वजनिक पार्क (दि.मु.यो. के अनुसार 'टॉट लॉट्स' के खुले स्थान अनुक्रम से अधिक न हों)

तथापि, ऐसी सार्वजनिक सुविधाओं के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र पर अनुमेय एफ.ए.आर./ग्राउण्ड कवरेज की गणना हेतु न्यूनतम स्कीम क्षेत्र शर्त को पूरा करने के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

- iv. सभी टी.ओ.डी. स्कीम के लिए प्लॉटों के समामेलन और पुनर्गठन (आवास क्षेत्र और समीपवर्ती पीएसपी सहित) की अनुमति होगी। टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली मौजूदा सड़कों और खुले स्थानों के पुनर्विन्यास की अनुमति होगी, बशर्ते कि:
- क. पुनर्विन्यास ले-आउट में सड़कों और खुले स्थानों के अंतर्गत समान और अधिक क्षेत्र की व्यवस्था है। उन क्षेत्रों में जहाँ पैदल यात्रियों की आवाजाही के लिए बढ़िया नेटवर्क पहले से ही मौजूद है, वहाँ जहाँ तक संभव हो, उसे पूर्ववत् बनाए रखा जाएगा।
- ख. सार्वजनिक पार्कों और सड़कों के मामले में संबंधित सार्वजनिक एजेंसियों से विधिवत् अनुमोदन प्राप्त कर लिया हो। ऐसे सार्वजनिक क्षेत्रों को संबंधित सार्वजनिक एजेंसी को सौंप दिया जाएगा और हर समय जनता के लिए खुला रखा जाएगा।
- ग. विद्यमान पेड़ों की शून्य अथवा अल्पतम क्षति हो।
- v. ब्राउनफील्ड स्थलों के मामले में इस नीति के अंतर्गत आवासीय इकाइयों की संख्या बढ़ाने की अनुमति दी जाएगी। तथापि, आवासीय इकाइयों की संख्या को कम करने में टी.ओ.डी. स्कीम में अनुमति नहीं दी जाएगी।
- vi. टी.ओ.डी. स्कीमों में विभिन्न भूमि उपयोग प्लॉट/उपयोग परिसर शामिल हो सकते हैं। टी.ओ.डी. स्कीम में प्रत्येक प्लॉट के लिए अनुमेय मिश्रित उपयोग निर्दिष्ट भूमि उपयोग/उपयोग परिसर के आधार पर निम्न तालिका के अनुसार होगा:-

तालिका 20.1: टी.ओ.डी में मिश्रित उपयोग/एफ.ए.आर. का वर्गीकरण

क्षे.वि.यो./ले-आउट प्लॉन के अनुसार प्लॉट का भूमि उपयोग/उपयोग परिसर	अनुमेय मिश्रित उपयोग (टी.ओ.डी. स्कीम में एफ.ए.आर. का वर्गीकरण)			
	आवासीय उपयोग के लिए न्यूनतम एफ.ए.आर.	व्यावसायिक उपयोग के लिए न्यूनतम एफ.ए.आर.	पीएसपी और/अथवा उपयोगिता के लिए न्यूनतम एफ.ए.आर.	अन्य उपयोग
आवासीय	50%	10%	20%	अन्य उपयोगों* को 20% तक अनुमति है।
व्यावसायिक	30%	50%	10%	अन्य उपयोगों* को 10% तक अनुमति है।
औद्योगिक	30%	10%	10%	शेष 50% एफ.ए.आर. औद्योगिक उपयोग के लिए होगा।
सरकारी	30%	10%	10%	शेष 50% एफ.ए.आर. किसी भी सरकारी उपयोग के लिए हो

				सकता है।
परिवहन	30%	10%	10%	परिवहन सुविधाओं के लिए प्रचालन शर्तों को पूरा करने के बाद शेष 50% एफ.ए.आर. किसी अन्य उपयोग* के लिए हो सकता है।
पीएसपी (खंड 20.2.ii के अनुसार केवल आवास और समीपवर्ती लेवल पीएसपी प्लॉटों की अनुमति है।)	टी.ओ.डी. स्कीम में ऐसे प्लॉटों के लिए एफ.ए.आर. का संपूर्ण उपयोग पीएसपी और/अथवा उपयोगिता के लिए होगा।			

* इस शेष एफ.ए.आर. का उपयोग परियोजना की आवश्यकता के अनुसार किसी भी अनुपात में आवासीय, व्यावसायिक और पीएसपी के मिश्रण के रूप में किया जा सकता है।

vii. अधिसूचित मिश्रित उपयोग/व्यावसायिक स्ट्रीट के अंतर्गत आने वाला कोई भी प्लॉट, जो टी.ओ.डी. स्कीम का भाग है, उसे तालिका 20.1 में 'आवासीय' के लिए निर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार विकसित किया जाएगा।

viii. टी.ओ.डी. स्कीम में प्रत्येक संघटक प्लॉट के लिए एफ.ए.आर. और मिश्रित उपयोग की गणना पृथक् रूप से की जाएगी। टी.ओ.डी. स्कीम के लिए संपूर्ण मिश्रित उपयोग प्रत्येक संघटक प्लॉट हेतु मिश्रित परिकल्पित का कुल जोड़ होगा। विकासकर्ता संस्था को डिजाइन को ध्यान रखते हुए समग्र पुनर्गठित स्कीम पर संपूर्ण मिश्रित उपयोग करने की स्वतंत्रता होगी। निर्दिष्ट मिक्स को बिल्डिंग के अंतर्गत वर्टिकल मिश्रित उपयोगों के माध्यम से भी प्राप्त किया जा सकता है, बशर्ते कि:-

- क. केवल गैर-विनिर्माण उद्योग (सेवा उद्योग जैसे आईटी/आईटीईएस, बी.पी.ओ./ के.पी.ओ. आदि) और गैर-प्रदूषक एमएसएमई इकाइयाँ अन्य उपयोगों जैसे आवासीय, व्यावसायिक एवं सांस्थानिक के साथ जुड़ी हों,
- ख. शैक्षणिक संस्थाएँ, आंगनवाड़ी, क्लेच, वृद्धाश्रम आदि स्वास्थ्य सुविधाओं, दंड संस्थाओं जैसे सुधार गृह सुविधाएँ, जेल आदि अथवा विनिर्माण और/अथवा माल गोदाम सुविधाओं के साथ जुड़े न हों।
- ग. ऊपर यथा वर्णित सुविधाएँ निचले तल पर अनिवार्य रूप से विकसित की जाएंगी जिसमें टी.ओ.डी. स्कीम के खुले स्थानों तक पहुँच को वरीयता होगी,
- घ. प्रचलित यूबीबीएल की सांविधिक आवश्यकताओं का अनुपालन करते हुए, मिश्रित ऊर्ध्वाधर उपयोग वाले भवनों में आवश्यक प्रवेश / निकास और मूलभूत सेवा प्रदान करनी होगी।

ix. टीओडी योजना के एक भाग के रूप में परिवहन भूमि उपयोग के अंतर्गत आने वाले प्लॉटों के लिए, एफएआर की गणना, ग्राउंड कवरेज, न्यूनतम योजना क्षेत्र और मिश्रित उपयोगों के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों को शामिल किया जाएगा:

- क. प्लेटफॉर्म की लंबाई के लिए ट्रैक के नीचे की भूमि सहित ट्रांसिट स्टेशनों के प्लेटफॉर्मों का क्षेत्रफल।
- ख. प्रचालनात्क क्षेत्र जैसे डिपो जिसमें ऐसे प्लॉटों के अंतर्गत ट्रैक के नीचे की भूमि शामिल है। इन क्षेत्रों में ओवर स्टेशन और ओवर ट्रैक निर्माण की अनुमति होगी। ओवर स्टेशन निर्माण प्लेटफॉर्म की लंबाई तक सीमित होगा।

x. विकासकर्ता संस्था, टीओडी योजना लेआउट के भाग के रूप में निम्नलिखित अनिवार्य सार्वजनिक क्षेत्रों को उपलब्ध करेगा:

क. हरित सार्वजनिक क्षेत्र :

- समामेलित प्लॉटों के क्षेत्र का 20% सार्वजनिक उपयोग के लिए हरित सार्वजनिक क्षेत्र के रूप में विकसित किया जाएगा। विकासकर्ता संस्था इसे ऐसे भूखंड के रूप में डिजाइन और विकसित करेगी जिसमें कम से कम 2000 वर्गमीटर के एक भूखंड सार्वजनिक स्थान के रूप में उपयोग करने योग्य हो। इस तरह के हरित क्षेत्रों को खुला रखा जाएगा, कम से कम एक तरफ एक प्रमुख मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) (18 मीटर या उससे अधिक) से सीधी पहुंच होगी और रख-रखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को सौंप दिया जाएगा। ऐसे हरित क्षेत्रों के अंतर्गत या नीचे कोई पार्किंग या बेसमेंट की अनुमति नहीं होगी।
- विशेष रूप से केवल अधिभोगियों के उपयोग के लिए अतिरिक्त 10% हरित क्षेत्र / मनोरंजनात्मक क्षेत्र को विकासकर्ता संस्था द्वारा विकसित किया जाएगा। इसमें प्लाज़ा, टोट-लॉट्स , हरित क्षेत्र, गार्डन, वर्टिकल गार्डन, सार्वजनिक क्षेत्र आदि शामिल हो सकते हैं, जोकि बेसमेंट, पोडियम, छतों आदि, के ऊपर भी उपलब्ध कराए जा सकते हैं। इस प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने वाले पोडियम क्षेत्र की सीमा को ग्राउंड कवरेज के परिकलन के लिए शामिल नहीं किया जाएगा।
- परिवहन भूमि के उपयोग के मामले में, उन टीओडी योजनाओं में जिनमें बड़ा क्षेत्र ट्रैक के अंतर्गत है भूतल पर हरित सार्वजनिक क्षेत्र बनाना व्यवहार्य नहीं है, यह शर्त पोडियम स्तर के सार्वजनिक हरित क्षेत्र के माध्यम से पूरी की जा सकती है। इस तरह के हरित क्षेत्र का रख-रखाव संबंधित परिवहन एजेंसी द्वारा किया जाएगा।

ख. सार्वजनिक सड़क नेटवर्क: विकासकर्ता संस्था निम्न मानदंडों के अनुसार टीओडी योजना के अंतर्गत सार्वजनिक उपयोग के लिए अतिरिक्त सड़कों / रास्तों को उपलब्ध कराएगी।

- लगभग 250 मीटर सी/सी के वाहन मार्ग नेटवर्क और लगभग 100 मीटर सी/सी के पैदल यात्री नेटवर्क के लिए सड़क नेटवर्क की योजना बनाई जाएगी।
- जमीनी स्थिति के आधार पर, इसमें अधिकतम 10% तक की छूट दी जा सकती है।

xi. शहर स्तर के पी एस पी प्लॉट (समुदाय, जिला या क्षेत्रीय पी एस पी और माध्यमिक विद्यालय) किसी भी टी ओ डी योजना का हिस्सा नहीं हो सकते। हालांकि, टी ओ डी नोड्स में बढ़ी हुई सघनता के कारण स्वास्थ्य, शिक्षा और अन्य पी एस पी सुविधाओं की अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए ऐसे अन्य पी एस पी प्लॉटों (1 हैक्ट. से बड़े या समतुल्य) जो टी ओ डी योजना क्षेत्र में आते हैं, उन्हें स्टैंड अलोन के रूप में टी ओ डी स्कीम में आवेदन करने की अनुमति होगी। ऐसी स्कीमों में मौजूदा अनुमेय एफ ए आर का 1.5 गुना या अधिकतम 500 एफ.ए.आर. तक अतिरिक्त एफ.ए.आर. प्राप्त कर सकेंगी। निम्नलिखित अतिरिक्त शर्तें लागू होंगी:

क. मिश्रित उपयोग मानदंड ऐसे स्थलों पर लागू नहीं होंगे, और मौजूदा उपयोग परिसर को बरकरार रखा जाएगा।

ख. स्कूल प्लॉटों के मामले में, खेल के मैदानों के अंतर्गत मौजूदा क्षेत्र को बनाए रखा जाएगा अथवा उसे उसी प्लॉट में बढ़ाया जाएगा।

ग. संसक्त सड़क का मार्गाधिकार 30 मीटर से कम नहीं होना चाहिए।

xii. दो टीओडी नोड्स में आने वाली टीओडी स्कीमों (जिसमें इन टीओडी नोड्स का प्रभावी जोन संसक्त और समीपस्थ है) पर अनुमोदन हेतु विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि वे इस नीति के अंतर्गत अन्य सभी शर्तों को पूरा करती हों।

xiii. स्टेशन क्षेत्र विकास अथवा मल्टी-मोडल ट्रांजिट हब के लिए संयुक्त उद्यम पर मल्टीपल परिवहन एजेंसिया में से किन्हीं एजेंसियों पर विचार किया जाए। ऐसी परियोजनाओं को इस प्रकार डिजाइन किया जाए कि विभिन्न परिवहन सेवाओं के मध्य एकीकरण सुनिश्चित हो सके और आने-जाने वालों की निर्बाध आवाजाही के लिए उसी भवन/परिसर के भाग के रूप में डिजाइन किया जाए। टीओडी स्कीम विकास और मास ट्रांजिट स्टेशन के मध्य, जहां भी व्यवहार्य हो, कोनकोर्स तल स्तर एकीकरण सुनिश्चित किया जाए और इसकी लागत विकासकर्ता संस्था द्वारा वहन की जाएगी।

20.5 नीति के कार्यान्वयन हेतु फ्रेमवर्क

- i. दि.वि.प्रा. इस नीति के कार्यान्वयन को सुगम बनाएगा और इसके निम्नलिखित उत्तरदायित्व होंगे:
 - क. इस नीति के प्रावधानों के अनुसार टीओडी विकास करने के लिए पात्र टीओडी नोड्स की पहचान करना और इसे समय-समय पर, जैसा भी अपेक्षित हो, अद्यतन/संशोधन करना।
 - ख. टीओडी नोड्स के प्रभावी जोन का रेखांकन करना।
 - ग. इस नीति के प्रावधानों और विनियमों के अनुसार नोड्स हेतु आईजैडपी को तैयार करना/तैयारी सुनिश्चित करना।
 - घ. प्रत्येक टीओडी नोड के लिए एक विशिष्ट टीओडी फंड की स्थापना करना और प्रबंधन करना।
 - ङ. टीओडी नीति के कार्यान्वयन से संबंधित सभी मामलों के लिए विशिष्ट पोर्टल अथवा माइक्रोसाइट की स्थापना करना।
- ii. माननीय उप राज्यपाल दिल्ली की अध्यक्षता में दिविप्रा द्वारा, विभिन्न सेवा प्रदाता एजेंसियों और सभी स्थानीय निकायों के प्रतिनिधियों को शामिल करते हुए एक समिति की स्थापना की जाएगी:

समिति निम्नलिखित के लिए उत्तरदायित्व होगी:

 - क. किसी भी नए टीओडी नोड्स का अनुमोदन (विनियमों के अंतर्गत चिन्हित किसी प्राथमिक नोड्स के अलावा)।
 - ख. आईजैडपी में यथा विनिर्दिष्ट क्षेत्र सुधार हेतु विभिन्न एजेंसियों द्वारा निर्माण कार्यों का समन्वय और निगरानी।
 - ग. टीओडी फंड से क्षेत्र सुधार हेतु सभी व्यय की संस्वीकृति।
- iii. टीओडी स्कीमों को स्थानीय निकाय द्वारा दि.वि.प्रा. और अन्य संबंधित विभागों तथा सेवा प्रदाता एजेंसियों के प्रतिनिधित्व वाली एक उपयुक्त संस्वीकृतिदाता समिति के माध्यम से अनुमोदित किया जाएगा। दि.वि.प्रा. भूमि पर टीओडी स्कीमों को दिविप्रा द्वारा मानक कार्यविधि के अनुसार अनुमोदित किया जाएगा।
- iv. विकासकर्ता संस्था, क्षेत्र सुधार और अवसंरचना संवर्धन निर्माण कार्यों (यथा अपेक्षित) को करने के लिए संबंधित स्थानीय निकायों को अतिरिक्त एफएआर प्रभारों का भुगतान करेगी। इसके अतिरिक्त, दि.वि.प्रा. द्वारा टीओडी प्रभार वसूल किए जाएंगे और प्रत्येक नोड के लिए स्थापित विशिष्ट टीओडी फंड से दीवार की जाएगी।
- v. टी.ओ.डी. नोड्स में मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन के लिए परियोजनाओं को संबंधित मास ट्रांसिट एजेंसी अथवा अन्य सार्वजनिक/निजी एजेंसियों की भागीदारी के माध्यम से क्रियान्वित किया जाएगा। टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र को ट्रैफिक उल्लंघनों के लिए शून्य-सहनशीलता (ज़ीरो-टोलरेंस) जोन के रूप में निर्दिष्ट किया जाएगा और आई.जेड.पी. में अनुशंसित मानदंडों सहित कोई भी प्रबंधन पहल, जैसे पार्किंग विनियम, एक-मार्गीय/दो-मार्गीय ट्रैफिक प्रबंध, इत्यादि को दिल्ली ट्रैफिक पुलिस द्वारा क्रियान्वित किया जाएगा।
- vi. नीति के क्रियान्वयन के दौरान होने वाली असंगति/शिकायत का निवारण विनियमों के अनुसार किया जाएगा।
- vii. टी.ओ.डी. योजनाओं के पारदर्शी और फास्ट-ट्रैक अनुमोदन को सुनिश्चित करने के लिए संबंधित स्थानीय निकाय इस नीति के विकास नियंत्रणों को अपनी मौजूदा अनुमोदन प्रणाली के साथ एकीकृत करेंगे।
- viii. विकासकर्ता संस्था सभी लागू शुल्क और प्रभारों का भुगतान करेगी और विनियमों में वर्णित प्रावधानों के अनुसार विकास कार्य निष्पादित करेगी।

20.6 टी.ओ.डी. योजनाओं के लिए विकास नियंत्रण मानदंड

- i. इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड सभी टी.ओ.डी. योजनाओं पर लागू होंगे और दि.मु.यो. की किसी भी अन्य नीति/प्रावधानों से टकराव की स्थिति में ये मानदंड प्रचलित होंगे। टी.ओ.डी. योजनाओं के तहत विकास, नया विकास, आंशिक/पूर्ण पुनर्निर्माण और मौजूदा संरचनाओं की आंशिक/पूर्ण रेट्रोफिटिंग का मिश्रण हो सकता है। टी.ओ.डी. योजना

प्रस्तुति के भाग रूप में विकासकर्ता संस्था द्वारा अपनायी जाने वाली पद्धति का विस्तारपूर्वक वर्णन किया जाएगा और इसे विनियमों में निहित प्रक्रिया के अनुसार अनुमोदित किया जाएगा।

ii. तल क्षेत्र अनुपात (एफ.ए.आर.)

क. टी.ओ.डी. योजना के लिए एफ.ए.आर. की गणना सभी संघटक प्लॉटों के एफ.ए.आर. परिकलन के योग के रूप में की जाएगी। प्रत्येक संघटक प्लॉट के लिए एफ.ए.आर. पात्रता की गणना निम्न प्रकार की जाएगी:-

- एफ.ए.आर. प्लॉट पर मौजूदा अनुमेय एफ.ए.आर. का 1.5 गुणा अथवा 300 होगा, जो भी अधिक हो।
- टी.ओ.डी. योजनाओं में शामिल किसी भी प्लॉट के लिए अधिकतम एफ.ए.आर. सीमा 500 होगी।
- 4 है. क्षेत्रफल की और 30 मी. मार्गाधिकार वाली सड़क से सीधी पहुँच वाली बड़ी टी.ओ.डी. योजनाएँ सभी संघटक प्लॉटों, यदि व्यवहार्य हो, पर 500 एफ.ए.आर. के लिए पात्र होंगी।

ख. यद्यपि, संपूर्ण पात्र एफ.ए.आर. का उपयोग अनिवार्य नहीं है, तथापि सभी टी.ओ.डी. योजनाओं द्वारा निम्न सुनिश्चित किया जाए:

- न्यूनतम एफ.ए.आर. उपयोग प्रत्येक प्लॉट के लिए मौजूदा अनुमेय एफ.ए.आर. के समतुल्य होगा।
- उपयोग के मिश्रण का संपूर्ण अनुपात हमेशा बनाए रखा जाए।

ग. टी.ओ.डी. योजनाओं के मामले में, जिनमें मौजूदा सर्विस लेन/सार्वजनिक सड़क/सार्वजनिक नाले/सार्वजनिक पार्क, इत्यादि शामिल हो, ऐसे क्षेत्रों के तहत आने वाली भूमि पर एफ.ए.आर. के उपयोग के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

घ. विकास के भाग के रूप में प्रदान की गई जन सुविधाओं, जैसे, सार्वजनिक शौचालय, ब्रिज, इत्यादि इस शर्त के अधीन एफ.ए.आर. से मुक्त होंगे, कि विकासकर्ता संस्था द्वारा नियमित रूप से इनका रखरखाव किया जाता हो और ये पूरा दिन जनता के लिए खुला रहे और पहुँच योग्य हो, ऐसा न होने पर, संबंधित स्थानीय निकाय इसे अपने कब्जे में ले लेगा।

ङ. टी.ओ.डी. योजनाएँ, जो ऊँचाई की सीमा के कारण स्वीकृत एफ.ए.आर. का उपयोग नहीं कर पा रही हों, हरित सार्वजनिक स्थल के अंतर्गत अनुरक्षित किए जाने वाले क्षेत्र में समझौता किए बिना ग्राउण्ड कवरेज और सैटबैक में छूट दी जा सकती है।

iii. आवासीय इकाइयों का आकार

क. टी.ओ.डी. योजना में, वर्तमान आवासीय इकाइयों को समायोजित करने हेतु आवासीय इकाइयों के आकार पर किसी प्रकार का प्रतिबंध नहीं है।

ख. टी.ओ.डी. योजनाओं में वहनीय और गैर-स्वामित्व वाली आवासीय योजनाओं (किराये के मकान, सर्विस अपार्टमेंट्स, छात्रों के आवास और हॉस्टल) को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित मानक लागू होंगे:

- आवासीय इकाइयों की मौजूदा संख्या को समायोजित करने के बाद बचे हुए आवासीय एफ.ए.आर. का उपयोग 60 वर्ग मीटर तक के आकार की आवासीय इकाइयों हेतु किया जाएगा।
- यदि टी.ओ.डी. योजना प्लॉटों से मिलकर बनी है, जिसमें मौजूदा आवासीय विकास नहीं हुआ है तो लगभग 50% आवासीय एफ.ए.आर. 80 वर्ग मीटर तक के आकार की आवासीय इकाइयों के विकास हेतु उपयोग में लाया जाएगा।
- यदि टी.ओ.डी. योजनाएँ मौजूदा बिल्ट अप और खाली प्लॉटों से मिलकर बनी हैं, तो टी.ओ.डी. योजना में आवासीय इकाइयों का अंतिम मिक्स, उपर्युक्त प्रावधानों के अनुसार यथानुपात आधार पर लिया जाएगा।

iv. ग्राउण्ड कवरेज एवं सैटबैक: सैटबैक एवं ग्राउंड कवरेज हेतु मानक, योजना क्षेत्र के लिए पुनर्गठित योजना के भाग के रूप में, पूरे टी.ओ.डी. योजना चारदीवारी में लागू होंगी।

क. अधिकतम 40% ग्राउंड कवरेज की अनुमति होगी।

ख. निम्नलिखित सेटबैक रखने होंगे:

प्लॉट सीमा के प्रकार	सेटबैक
18 मीटर और उससे अधिक मार्गाधिकार की सार्वजनिक सड़क	<ul style="list-style-type: none"> कोई सेटबैक नहीं भवन सीमा का कम से कम 90% भाग सक्रिय फ्रंटेज प्रावधानों के साथ किनारे तक निर्मित होगा।
18 मीटर से कम मार्गाधिकार की सड़क अथवा पार्क के सामने का स्थल, प्राकृतिक नाले, वन, इत्यादि।	<ul style="list-style-type: none"> 6 मी. सेटबैक सार्वजनिक आवाजाही हेतु हर समय सेटबैक को खुला रखा जाए।
सटे हुए प्लॉट के साथ जुड़ा हुआ साझा भाग	<ul style="list-style-type: none"> शोरगुल को कम करने हेतु पेड़ लगाने और अग्निशमन यंत्र जैसी सुविधाओं को लगाने की अनुमति होगी।

ग. एक्टिव फ्रंटेज में आर्केड, कोलोनेड्स शॉप फ्रन्ट्स, पैदल चनले वालों के लिए प्रवेश/निकास, प्लाजा, पहुँच बिन्दु, पारदर्शी खिड़कियाँ इत्यादि शामिल हैं।

- 18 मीटर मार्गाधिकार वाली गलियों के समानांतर कम से कम 50 प्रतिशत और अन्य गलियों (सार्वजनिक गलियों सहित) के समानांतर कम से कम 10 प्रतिशत फ्रंटेज, सक्रिय फ्रंटेज के रूप में रखना होगा।
- निर्माण की सीमा से बाहर निकलती हुई (बालकनियों/तिरपालों इत्यादि) की अनुमति नहीं होगी।
- व्यावसायिक फ्रंटेज में भूतल स्तर पर कम से कम 50% पारदर्शिता (अन-टिन्टेड) रखनी होगी। आवासीय फ्रंटेज में बालकनियों/बरामदों की अनुमति होगी और सार्वजनिक मार्गाधिकारों के सामने सक्रिय स्थान रखना होगा।
- भूतल पर सभी पार्किंग ढांचे/पोडियम अथवा स्टील मुख्य गलियों की तरफ के एक्टिव फ्रंटेज के साथ होने चाहिए।
- सभी भवनों को 10 मीटर की ऊँचाई के बाद अथवा दो मंजिलों के बाद 10 मीटर तक खाली (रीसेस) किया जाएगा। पर्याप्त रोशनी एवं वेंटिलेशन प्रदान करने हेतु अतिरिक्त खाली स्थान की आवश्यकता होने पर उसकी व्यवस्था की जाएगी।
- सभी वाहनों का प्रवेश साथ वाली गली से होगा। जिन स्थानों पर साथ में कोई गली नहीं है वहाँ 12 मीटर अथवा इससे अधिक मार्गाधिकार वाली कम से कम 1 सड़क, टीओडी स्कीम के भाग के रूप में उपलब्ध करवायी जाएगी।

v. ई.डब्ल्यू.एस. आवास: विकासकर्ता संख्या (डी.ई.) दि.मु.यो. के मानकों के अनुसार टी.ओ.डी. योजना के अंदर अच्छी गुणवत्ता वाले ई.डब्ल्यू.एस. आवास प्रदान करेगी। ई.डब्ल्यू.एस. एफ.ए.आर. आवासीय एफ.ए.आर. के अतिरिक्त होगा, जिसकी गणना योजना में अधिकतम अनुमय आवासीय एफ.ए.आर. के 15% के रूप में की जाएगी। ई.डब्ल्यू.एस. आवास की मांग को योजना के भीतर कम/मध्यम-ऊँचाई के उच्च घनत्व वाले भवनों के साथ एक पृथक अनुकूल-डिजाइन क्षेत्र के रूप में पूरा किया जाएगा, जिसमें सार्वजनिक हरित क्षेत्र एवं सामाजिक सुविधाओं तक पहुँच होगी।

vi. पार्किंग:

क. टी.ओ.डी. योजना में कवर किए गए क्षेत्र के प्रति 100 वर्ग मीटर में साइकिल और व्हीलचेयर हेतु चिन्हित पार्किंग क्षेत्र के 5% क्षेत्र को अनिवार्य रूप से 1 कार के स्थान (ई.एस.सी.) के बराबर स्थान प्रदान किया जाएगा।

- ख. डी.ई. 'सार्वजनिक पार्किंग' सुविधा के रूप में टी.ओ.डी. योजना के भीतर सभी पार्किंग सुविधाओं की कम से कम 50% सुविधाएं प्रदान करेगा।
- ग. निर्धारित नीति/यू.बी.बी.एल. के अनुसार पार्किंग क्षेत्र के कम से कम 10 प्रतिशत क्षेत्र में विद्युत वाहनों के लिए चार्जिंग प्वाइंट्स की व्यवस्था की जाएगी।
- vii. संपूर्ण विकास कार्य यू.बी.बी.एल. और मौजूदा दि.मु.यो. में दिए गए अनिवार्य संवहनीयता प्रावधानों के अनुरूप पूरा किया जाए। इनमें शामिल हैं :
- क. जल संरक्षण एवं प्रबंधन, जिसमें वर्षा जल संचयन (पुनःभरण द्वारा), पानी की कम खपत वाले नल संबंधी उपकरण, अपशिष्ट जल का पुनर्चक्रण (रीसाइकल) और पुनः उपयोग एवं हार्ड केप को कम करना शामिल है।
- ख. सौर ऊर्जा का उपयोग, जिसमें सौर फोटोवोल्टिक पैनल स्थापित करना और सौर जल तापन प्रणाली स्थापित करना शामिल है।
- ग. ऊर्जा दक्षता, जिसमें ऊर्जा की कम खपत वाले प्रकाश उपकरण (विद्युत उपकरण- बी.ई.ई. स्टार और ऊर्जा दक्षता उपकरण) एवं एच.बी.ए.सी. प्रणाली में ऊर्जा दक्षता शामिल है।
- घ. अपशिष्ट प्रबंधन, जिसमें अपशिष्ट और जैविक अपशिष्ट प्रबंधन का पृथक्करण किया जाना शामिल है।
- viii. अन्य नियंत्रण
- क. अन्य भवन नियंत्रण:
- भवन डिजाइन में यह सुनिश्चित किया जाएगा कि सभी आवासीय इकाइयों में प्राकृतिक वेंटिलेशन की व्यवस्था हो और रहने योग्य कम से कम एक कमरे में प्रत्यक्ष रूप से सूर्य का प्रकाश आए।
 - जन परिवहन स्टेशनों के समीप बने भवनों में शोर कम करने के पर्याप्त उपायों की व्यवस्था की जाएगी।
- ख. विभिन्न उपयोग परिसरों की अवस्थिति:
- पी.एस.पी. और व्यावसायिक उपयोग वाले भवन पर्याप्त सार्वजनिक फ्रंटेज के साथ निचले तल पर स्थित होंगे।
 - बच्चों एवं वृद्ध जनों हेतु क्रेच, डे केयर सेंटर जैसी सुविधाएं टी.ओ.डी. योजना के भाग के रूप में प्रदान की जाएंगी। योजना में नियोजित सार्वजनिक हरित क्षेत्रों तक पहुँचने की व्यवस्था करने के साथ योजना में निर्मित सार्वजनिक सड़क पर इस प्रकार की सुविधाएं प्रदान की जाएंगी।
- ग. टी.ओ.डी. योजना में सार्वजनिक सड़कों के लिए मानदंड:
- सभी नई सड़के (जिसमें स्ट्रीट फर्नीचर, लाइटें और प्रकाश एवं सार्वजनिक सुविधाएँ शामिल हैं) स्ट्रीट डिजाइन विनियमों के अनुसार होंगी तथा टी.ओ.डी. नोड हेतु आई.जैड.पी. के अनुसार एम.एम.आई., के लिए पैदल चलने एवं साइकिल चलाने के किसी भी प्रस्ताव को इसमें पूर्ण रूप से शामिल किया जाएगा।
 - जन सुविधाओं के डिजाइन में अलग शिशु देखभाल कक्ष, साइकिल चालकों के लिए कपड़े बदलने का स्थान और पेयजल फाउंटेन शामिल होंगे।
 - इस नेटवर्क के साथ-साथ प्रत्येक 100 मीटर की दूरी पर साइकिल पार्किंग की सुविधा प्रदान की जाएगी। इन्हें अनिवार्य ईसीएस आवश्यकताओं के भाग के रूप में परिकलित किया जाएगा।
 - टीओडी स्कीमों में सार्वजनिक सड़क नेटवर्क को टहलने के रास्तों, पुलों अथवा भवन खंडों द्वारा आंशिक रूप से ढका जा सकता है, बशर्ते कि :
 - ढकी हुई लंबाई नेटवर्क की कुल लंबाई के 1/3 से अधिक न हो।
 - इस प्रकार के टहलने के रास्तों, पुलों अथवा भवन खंडों को सड़क के सबसे ऊंचे स्थान से 8 मीटर की ऊंचाई पर रखा जाए।

- उन टीओडी स्कीमों में जिनमें स्कीम में आने वाले क्षेत्र में मेट्रो स्टेशन शामिल हैं, भूतल पर इकट्ठा होने/चलने फिरने अथवा कान्कोर्स लेवल पर आवश्यकतानुसार पैदल प्लाजा बनाए जाएंगे। इस प्रकार की स्कीमों में डिजाइन के भाग के रूप में आईपीटी, बसों, निजी वाहनों को खड़ा करने आदि के लिए मल्टीमॉडल एकीकृत सुविधाओं को अनिवार्य रूप से शामिल किया जाएगा।
- सड़क के दोनों तरफ बिक्री क्षेत्रों, प्लाजा, रेस्टोरेंट, खुल स्थान आदि जैसी उचित सार्वजनिक गतिविधि कार्यक्रमों के माध्यम से सड़क नेटवर्क को हमेशा क्रियाशील रखा जाएगा।

घ. संवहनीयता विशेषताएं

- स्कीम के अनुमोदन के समय टीओडी स्कीमों को दिविप्रा द्वारा अधिसूचित हरियाली से संबंधित मानदंडों को पूरा करना होगा। ग्रीन-ब्लू और सार्वजनिक स्थान नेटवर्क बनाने के लिए स्कीम के अंदर हरित, और सार्वजनिक क्षेत्रों को यथा संभव परस्पर जोड़ा जाएगा।
- प्रत्येक टीओडी स्कीम को निम्नलिखित कार्य सुनिश्चित करने होंगे
 - अपशिष्ट जल का 100 प्रतिशत शोधन और इसका अधिकतम पुनः उपयोग;
 - हरित अपशिष्ट का पृथक्करण और 100 प्रतिशत पुनः उपयोग;
 - उर्जा मांग का कम से कम 10 प्रतिशत अक्षय ऊर्जा स्रोतों जैसे कि सौर ऊर्जा से पूरा किया जाए;
 - लागू मानदंडों के अनुसार प्रत्यक्ष पुनः उपयोग और भू-जल पुनर्भरण हेतु वर्षा जल का अधिकतम संग्रहण;
 - सर्फेस पार्किंग और ओपन प्लाजा के लिए केवल पारगम्य सामग्री का उपयोग किया जाए।

इन संवहनीय आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कई स्कीमों/विकासकर्ता संस्थाएं मिल कर काम करेंगी।

ड. संपूर्ण बाधा-मुक्त पहुंच - टीओडी स्कीमों के अंतर्गत सभी सार्वजनिक स्थल, सड़कें, हरित सार्वजनिक स्थल, पार्किंग क्षेत्र, भवन आदि तथा अनुमोदित आईजैडपी के अनुसार शुरू किए गए सभी क्षेत्र विकास कार्य आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार के दिव्यांगों और बुजुर्गों के लिए बाधा मुक्त निर्मित पर्यावरण हेतु अनुकूल दिशा-निर्देश और स्थान मानक 2016 (हार्मोनाइज्ड गाइडलाइंस एंड स्पेस स्टैंडर्ड्स फॉर बैरियर फ्री बिल्ट एनवायरमेंट फॉर पर्सन्स विथ डिसेबिलिटी एंड एल्डरली पर्सन्स, 2016) के अनुसार सभी के लिए बाधा मुक्त पहुंच के लिए डिजाइन किए जाएंगे।

प्रस्तावित संशोधनों का दर्शाने वाला पाठ निरीक्षण के लिए उपर्युक्त अवधि के दौरान उप निदेशक कार्यालय (एम.पी.), दिल्ली विकास प्राधिकरण, छठी मंजिल, विकास मीनार, आई.पी. एस्टेट, नई दिल्ली में सभी कार्य-दिवसों के दौरान उपलब्ध रहेगा। प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ निम्नलिखित लिंक अर्थात् <https://dda.org.in/ddaweb/MPD2021.aspx> पर भी उपलब्ध है।

[फा. सं. एफ.20(7)2015/एमपी]

डी.सरकार, आयुक्त एवं सचिव

DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY

(MASTER PLAN SECTION)

PUBLIC NOTICE

New Delhi, the 13th January, 2021

S.O. 119(E).—The following modifications which the Delhi Development Authority/Central Government has proposed to make to the Master Plan-2021 under Section 11-A of DD Act 1957, are hereby published for public information. Any person having any objections/ suggestions with respect to the proposed modifications may send the

objections/ suggestions in writing to the Commissioner-cum-Secretary, Delhi Development Authority, 'B' Block, Vikas Sadan, New Delhi-110023 or via e-mail to mpd2021.public@dda.org.in within a period of **Forty Five (45) days** from the date of this Public Notice. The person making the objections or suggestions should also give his/her name, address, telephone / contact number and e-mail ID which should be legible.

Proposed Modifications:

20.0 TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) POLICY

Transit-Oriented Development (TOD) is an innovative urban paradigm that involves leveraging existing and upcoming public transit infrastructure and associated large number of users, to ensure sustainable mobility and optimise utilisation of land through compact mixed-use development.

A TOD approach in Delhi will help in bringing people and jobs closer to mass transit and lead to much needed integration of land use and transport in the city. It will result in compact, walkable, mixed-use developments within influence zones of transit stations. This is a critical paradigm shift that can potentially improve public transit ridership reduce vehicular congestion, and reduce greenhouse emissions and pollution in the long term.

TOD is also an important strategy for unlocking the latent economic potential and land values in the city. It will facilitate the development/regeneration of select nodes/areas in the city through planned intensification of uses and activities, infusion of new infrastructure and improvements in the public realm. This will also allow the city to capitalise on the large-scale investments being made into public transit infrastructure - Metro Rail, Regional Rapid Transit System (RRTS), etc., by facilitating the improvement of old housing stock in addition to creation of new housing stock and economic centres around strategically located transit nodes and opening up opportunities for value capture.

The following key outcomes shall be targeted through the TOD Policy for Delhi.

- a) Optimised density and diversification of uses and activities: This will be facilitated through higher FAR norms and compact mixed-use development, with augmentation of infrastructure by respective service providing agencies, and application of norms for green buildings and environment conservation. Such an approach will result in achieving an optimum mix of activities and higher job densities close to public transit systems, unlock the development potential of these areas and facilitate value capture.
- b) Enhanced mobility:
 - Pedestrian and NMT friendly environment - providing highest priority to pedestrians and NMT, through various strategies such as restricted and high-priced public parking, traffic management plans, street improvements and creation of a fine network of pedestrian and NMT routes.
 - Modal shift in favour of public transport through multi-modal integration, enhanced walkability and last mile connectivity.
- c) Improved public realm: Generation of a vibrant and safe public realm for all age groups, with barrier-free universal access, achieved through place-making strategies for creation of public plazas and open/green spaces, multi-utility zones, spaces for public art, etc.
- d) Multi-modal integration- Integration of rail and road based systems which may include metro, rail/ rapid rail, bus/ BRTS and Intermediate Passenger Transport (IPT) including feeder services, taxis, auto-rickshaws & private modes including non-motorized transport (NMT) such as cycle-rickshaws, bicycle, pedestrian, etc.

20.1 Definitions

- i. **"TOD Nodes"** – means the select mass transit stations and their influence zones identified by DDA. The provisions of this Policy shall only be applicable in the Influence Zones of such identified TOD Nodes.
- ii. **"Influence Zone"**- of a transit station is an approximate area of 800m radius (walking distance of 5-10-minutes) from the points of alighting at the station. The centroid of transit station shall be used by DDA to delineate the Influence Zone. The Influence Zone will have two components:
 - a. **"TOD Planning Area"**- a notional area of 800m radius around transit stations. Influence Zone Plans shall be prepared for the TOD Planning Area. Actual boundaries of TOD Planning Area will be delineated by DDA based on physical boundary features.
 - b. **"Intense Development Area"**- is a notional area of 500m radius around the transit station within the TOD Planning Area. The norms and incentives of this Policy can only be availed by preparing TOD Schemes falling completely or partly within this area.
- iii. **"Influence Zone Plan" (IZP)** - an integrated plan, prepared for the TOD Planning Area. IZP will be customized to the site characteristics and context of each TOD Node, detailing various area improvement works such as road widening (if required for infrastructure augmentation), upgrading public streets to include

multi-utility zones, facilities for IPT, pedestrian and NMT , multi-modal integration, provision of public parking, urban furniture, signage, public conveniences, street vending zones and others Once the TOD Node is identified, IZP shall be prepared for sanction of TOD scheme.

- iv. **“TOD Scheme”** - means a development proposal for an area of minimum 1 Ha, fulfilling all eligibility criteria as per the TOD policy.
- v. **“Developer Entity” (DE)** - a government or constituent land/property owner, a group of constituent land/property owners, or an entity (developer/business/corporate entity) representing the constituent land/property owners who intend to plan and develop a TOD Scheme. If the DE comprises of multiple entities, they have to come together through a valid and legally enforceable agreement between all the constituent land/property owners to participate.

20.2 Applicability of the Policy

DDA will identify TOD Nodes and release maps showing the delineated TOD Planning Area for each TOD Node. The TOD Policy will only be applicable in the influence zones of such TOD Nodes. The TOD Policy will **not** be applicable in the following areas or as notified by DDA from time to time:

- (i) Any areas identified for environmental protection
- (ii) Zone ‘O’ and buffers
- (iii) Villages notified under Green Belt and LDRA
- (iv) Villages notified under the Land Policy
- (v) Monument Prohibited Area
- (vi) Civil Lines Bungalow Area (as per layout plan of North Delhi Municipal Corporation & DDA)
- (vii) Lutyen’s Bungalow Zone, Chanakypuri (as per layout plan of New Delhi Municipal Council & L&DO)
- (viii) Walled City
- (ix) Unauthorised colonies

20.3 Guiding Principles

- i. This will provide higher norms for FAR and mix of uses. In order to manage the impacts of such developments and maximise the opportunities, the Policy will be implemented strategically in select TOD Nodes with high development potential. This will enable the creation of well-planned growth centres, developed as per sustainability principles, and capable of developing into future economic drivers and cultural hubs for the city.
- ii. DDA will undertake a rapid assessment of the development potential of the various transit nodes in the city and identify a limited number of TOD Nodes on the basis of their strategic importance and ease of implementation.
 - a. Such transit nodes shall be along Metro Rail, Railway, RRTS or any public transit system having the capacity to carry 5,000 or more peak hour per direction traffic (PHPDT) with a dedicated carriageway.
 - b. Strategic nodes will be identified on the basis of the following broad considerations:
 - The nodes shall have sites that can be readily taken up as TOD Schemes (adding up to a minimum of 8 Ha), such as vacant or underutilised government lands, government housing, commercial centres, industrial estates, etc. Availability of such sites will ensure that trigger projects can be taken up on priority to provide the necessary impetus for other projects to come up in the node;
 - They shall have a good mix of green field and/or low-density brown field sites;
 - Their location shall be strategic – either as economic/cultural hubs for the city or as potential triggers for development/regeneration of under-developed areas in the city.
 - They shall be amenable to augmentation of infrastructure such as water supply, sewerage, etc.
- iii. Additionally, further TOD nodes may be considered only if adequate interest has been expressed by constituent land/ property owners i.e., at least 8 Ha of land is proposed to be developed in the form of a single or multiple TOD Schemes. A joint application shall be made to DDA comprising of the following:
 - a. Map showing the sites proposed to be developed as TOD Scheme/s,
 - b. List of landowners with details of location and area of land proposed under the TOD Schemes,
 - c. Letters of consent from all the land and property owners involved.

DDA shall examine such proposals and may consider such nodes for inclusion under the Policy.

- iv. DDA/DE will prepare an IZP for the delineated TOD Planning Area of concerned TOD Nodes. IZPs prepared by DEs shall be submitted to DDA for approval. DDA may appoint expert consulting firms/institutions to expedite the process of IZP preparation.
 - a. In case two or more TOD Nodes are in close proximity with overlapping TOD Planning Areas, such areas shall be planned as an integrated IZP.
 - b. The IZP shall integrate any other plans or schemes proposed for the area such as plans for enhancing walkability, street improvement, Parking Management District Plans, etc. Any Multi-Modal Integration (MMI), station area development projects proposed around the transit stations by concerned transit agencies shall also be considered while preparing the IZP.
 - c. The IZPs may be updated/revised over time (as required) to reflect the changes due to development activity, to ensure that they continue to meet the needs of the area.
- v. All lands and properties within the respective Influence Zones will be eligible to undertake development as per the norms of this Policy, provided they fulfil the requirements for undertaking TOD Schemes as set out under Clause 20.2.i. Interested land owners may apply as a DE by preparing a TOD Scheme as per procedures set out in the Regulations.
- vi. While participation under the TOD Policy is voluntary, the Development Control Norms of this Policy can only be availed by participating through approved TOD Schemes. Constituent Land/property owners within the TOD Nodes who do not participate in the TOD Policy shall only be permitted to undertake reconstruction/additions/ alterations to their existing buildings as per the permissible FAR without taking into account TOD benefits. They shall also not be eligible to avail the norms of any other policies of DDA, unless specifically stated otherwise.

20.4 TOD Schemes

- i. TOD Schemes must fulfil the following criteria in order to be eligible:
 - a. A TOD Scheme must cover a minimum area of 1 Ha. TOD Schemes may fully or partly fall within the Intense Development Area of a TOD Node. In any case:
 - At least 25% of the scheme area shall fall in the Intense Development Area,
 - The entire scheme area shall fall within the TOD Planning Area.
 - b. A TOD Scheme must be accessible from an existing road having a minimum ROW of 18m, of a continuous length equivalent to at least 25% of the perimeter of the scheme.
- ii. Plots earmarked for Housing area and Neighbourhood level PSPs (except senior secondary schools and parks) can be included within TOD Schemes, provided that the underlying land belongs to the DE/constituent landowners of the DE. In such cases, equivalent facilities of the same type and of the same area shall be provided in the scheme. These facilities shall be over and above the mandatory PSP requirements prescribed under this Policy.
- iii. Public areas such as roads, open spaces, drains, etc. may be included in the TOD Scheme for purposes of integrated planning provided the following conditions are met:
 - public roads (less than 18m ROW)
 - public drains (not more than 5m width)
 - public parks (not exceeding the open space hierarchy of 'tot lots' as per MPD)

However, the area under such public facilities shall not be considered for meeting the minimum scheme area requirement for computation of permissible FAR/ ground coverage.
- iv. Amalgamation and reconstitution of plots (including Housing Area and Neighbourhood PSPs) will be permitted for all TOD Schemes. Reconfiguration of existing roads and open spaces within a TOD Scheme area shall be permitted, provided that:
 - a. the reconfigured layout provides equal or more area under roads and open spaces. In areas where a fine network of streets for pedestrian movement already exists, it shall be preserved as far as possible.
 - b. due approval has been obtained from the concerned public agencies in case of public parks and roads. Such public areas shall be handed over to the concerned public agency and remain open to public at all times.
 - c. there is zero or minimal damage to existing trees.

- v. In case of brown field sites, increase in the number of dwelling units shall be permitted under this Policy. However, reducing the existing number of dwelling units shall not be permitted in a TOD Scheme.
- vi. TOD Schemes may be comprised of plots of different land uses/ use premises. The permissible mix of uses for each plot in a TOD Scheme depending upon the assigned land use/use premise shall be as per the table below:

Table 20.1: Mix of Uses/ Distribution of FAR in TOD

Land use/ use premise of plot as per ZDP/ Layout Plan	Permissible Mix of Uses (distribution of FAR in TOD Scheme)			
	Minimum FAR for Residential uses	Minimum FAR for Commercial uses	Minimum FAR for PSP and/or utilities	Other uses
Residential	50%	10%	20%	Other uses* are permitted up to 20%.
Commercial	30%	50%	10%	Other uses* are permitted up to 10%.
Industrial	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR to be for Industrial use.
Government	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any Government use.
Transportation	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any use* after meeting all operational requirements for transportation facilities.
PSP (only housing and neighbourhood level PSP plots allowed as per Clause 20.2.ii)	The FAR for such plots shall be entirely utilised for PSPs and/or utilities in the TOD Scheme.			

** This remaining FAR can be utilised as a mix of residential, commercial and PSP in any proportion as per project requirement.*

- vii. Any plot falling under notified mixed use/ commercial streets that are part of TOD Scheme shall be developed as per norms specified for 'Residential' in Table 20.1.
- viii. FAR and mix of uses will be separately calculated for each constituent plot in a TOD Scheme. The overall mix of uses for a TOD Scheme shall be a sum total of the mix computed for each constituent plot. The DE shall have the flexibility to utilise such overall mix on the entire reconstituted scheme area as per design considerations. The prescribed mix can also be achieved through vertical mixing of uses within buildings, provided that:
- Only non-manufacturing industries (service industry like IT/ITES, BPO/KPO, etc.) and non-polluting MSME units are combined with other uses like residential, commercial and institutional,
 - Educational institutions, anganwadis, creches, old age homes, etc., are not combined with health facilities, penal institutions such as correction facilities, jails, etc. or manufacturing and/or warehousing facilities,
 - Facilities as mentioned above shall mandatorily be developed on the lower floors, preferably with access to open spaces of the TOD Scheme,
 - Separate entry/exits and service cores will have to be provided as required in buildings with vertical mix of uses, complying with statutory requirements of prevalent UBBL.

- ix. For plots falling under transportation land use as a part of TOD Scheme, following areas shall be included for calculation of FAR, ground coverage, minimum scheme area and mix of uses:
 - a. Area of the platforms of transit stations including land under tracks for the length of the platform.
 - b. Operational areas such as depots including land under tracks within such plots. Over station and over tracks development shall be permitted in these areas. Over station development shall be limited to the length of the platform.
- x. The DE shall provide the following mandatory public areas as part of TOD Scheme layouts:
 - a. Green Public Space:
 - 20% of the area of the amalgamated plot shall be developed as Green Public Space for public use. The DE shall design and develop this in the form of parcels that are usable to the community as public space, with at least one parcel of 2000 sq.m. Such greens shall be kept un-gated, have direct access from a major ROW (18m or above) on at least one side and shall be handed over to the concerned local body for maintenance. No parking or basements shall be permitted under or beneath such greens.
 - Additional 10% green/recreational area shall be developed by the DE for exclusive use of the occupants. This may include plazas, tot-lots, green spaces, gardens, vertical gardens, common areas, etc., that can also be provided on top of basements, podiums, terraces, etc. The extent of Podium area used for this purpose shall not be included for computation of ground coverage.
 - In case of transportation land use, where it is not feasible to create Green Public Space at ground level in TOD Schemes that have large area under tracks, this requirement may be met through podium level public greens. Such greens shall be maintained by the concerned transport agency.
 - b. Public road network: DE shall provide additional roads/streets for public use within the TOD Scheme as per the following norms.
 - Road networks to be planned with a vehicular route network of approximately 250m c/c and pedestrian network of approximately 100m c/c.
 - Based on ground conditions, this may be relaxed up to a maximum of 10%.
- xi. City-level PSP plots (community, district or zonal PSPs and secondary schools) cannot be part of any TOD Scheme. However, in order to meet the additional requirement for health, education and other PSP facilities to cater to the enhanced densities in TOD Nodes, any such PSP plots (greater than or equal to 1 Ha) falling entirely within the TOD Planning Area shall be permitted to apply as stand-alone TOD Schemes. Such schemes can avail an additional FAR of 1.5 times the existing permissible FAR up to a maximum of 500. The following additional conditions shall apply:
 - a. Mix use norms shall not be applicable to such sites, and the existing use premise shall be retained.
 - b. In case of school plots, the existing area under playgrounds shall be retained or increased within the same plot.
 - c. ROW of the adjoining road shall not be less than 30m.
- xii. TOD Schemes falling in two TOD Nodes (where the influence zones of such TOD Nodes are adjacent and contiguous) can be considered for approval, provided they meet all other conditions under this Policy.
- xiii. Joint ventures for Station Area Development or development of multi-modal transit hubs may be considered between multiple transport agencies. Such projects shall be designed to ensure integration between various transport services and may be designed as part of the same building/ complex for seamless commuter movement. Wherever feasible, concourse level integration between TOD Scheme developments and mass transit stations shall be ensured, and the cost for the same shall be borne by the DE.

20.5 Framework for Implementation of the Policy

- i. DDA will facilitate implementation of this Policy, and will have the following responsibilities:
 - a. Identify TOD Nodes eligible for undertaking TOD development as per the provisions of this Policy, and update/revise the same from time to time as required.
 - b. Delineate Influence Zones of TOD Nodes.
 - c. Prepare/ensure preparation of IZPs for TOD Nodes as per the provisions of the Policy and Regulations.
 - d. Set up and manage a dedicated TOD Fund for each TOD Node
 - e. Set up a dedicated portal or microsite for all matters pertaining to implementation of the TOD Policy.
- ii. A Committee shall be set up under the chairpersonship of the Lieutenant Governor of Delhi comprising of representatives from DDA, various service providing agencies and all local bodies. This Committee will be responsible for:
 - a. Approval of any new TOD Nodes (other than any priority nodes identified under the Regulations).

- b. Coordinate and monitor works by various agencies for area improvement as prescribed in the IZP.
- c. Sanction all expenditure for area improvement from the TOD Funds.
- iii. TOD Schemes shall be approved by the local body through an appropriate sanctioning committee with representation from DDA and other concerned departments and service providing agencies. TOD Schemes on DDA land shall be approved by DDA as per standard procedures.
- iv. The DE shall pay Additional FAR Charges to the respective local bodies for undertaking area improvement and infrastructure augmentation works (as required). Additionally, TOD Charges shall be collected by DDA and ring-fenced through a dedicated TOD Fund set up for each TOD Node.
- v. Projects for Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Nodes may be implemented by the concerned mass transit agency or through partnerships with other public / private agencies. The TOD Planning Area shall be designated as a zero-tolerance zone for traffic violations and any management initiatives such as parking regulation, one-way/two-way traffic management, etc., including measures recommended in the IZP, shall be implemented by the Delhi Traffic Police.
- vi. Grievance Redressal for anomalies/grievances that arise during the implementation of the Policy shall be as per Regulations.
- vii. Concerned local bodies shall integrate the development controls of this Policy with their existing approval systems to ensure transparent and fast-track approval of TOD Schemes.
- viii. The DE shall pay all applicable fees and charges and execute the development in accordance with the provisions detailed in the Regulations.

20.6 Development Control Norms for TOD Schemes

- i. The Development Control Norms of this Policy shall be applicable to all TOD Schemes and prevail in case of conflict with any other policy/provisions within the MPD. Development under TOD Schemes can be a mix of new development, partial/full reconstruction and partial/full retrofitting of existing structures. The strategy to be adopted shall be detailed by the DE as part of the TOD Scheme submission and approved as per the process laid out in the Regulations.
- ii. FAR
 - a. The FAR for a TOD scheme shall be calculated as the sum of FAR calculations for all constituent plots. FAR entitlement for each constituent plot shall be calculated as follows:
 - The FAR shall be 1.5 times the existing permissible FAR on the plot or 300, whichever is more.
 - The maximum FAR limit for any plot included in TOD Schemes shall be 500.
 - Larger TOD Schemes with an area of 4 Ha and direct access from roads of 30m RoW, will be eligible for FAR of 500 on all constituent plots, if feasible.
 - b. While consumption of the entire entitled FAR is not mandatory, the following shall be ensured by all TOD Schemes:
 - Minimum FAR utilisation shall be equivalent to the existing permissible FAR for each of the plots.
 - Overall proportion of mix of uses shall always be maintained.
 - c. In case of TOD Schemes that include existing service lanes/ public roads/ public drains/ public parks, etc., land under such areas shall not be considered for computation of FAR.
 - d. Any public amenities provided as part of the development such as public toilets, bridges, etc. shall be free of FAR, subject to the condition that they are maintained regularly by the DE and remain open and accessible to public at all times of the day, failing which, the concerned local body shall take over the same.
 - e. TOD Schemes that are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions, may be allowed relaxations in ground coverage and setbacks without compromising the area to be maintained under Green Public Spaces.
- iii. Size of dwelling units
 - a. There is no restriction on the size of residential units for accommodating existing dwelling units within the TOD Scheme.
 - b. In order to encourage affordable and non-ownership housing (rental housing, serviced apartments, student housing and hostels) within TOD Schemes, the following norms shall apply:
 - The residential FAR remaining after accommodating existing number of dwelling units, shall be used for providing dwelling units of size upto 60 sq.m.
 - In case a TOD Scheme is comprised of plots with no existing residential development, at least 50% of the residential FAR shall be used for developing dwelling units of size upto 80 sq.m.
 -

- In case of TOD Schemes comprising of a mix of existing built-up and vacant plots, the final mix of dwelling units in the TOD Scheme will be derived on a pro-rata basis as per above provisions.
- iv. Ground Coverage and setbacks: Norms for setbacks and ground coverage shall apply to the entire TOD Scheme boundary, as part of the reconstituted plan for the scheme area.
- a. Maximum ground coverage of 40% shall be permitted.
 - b. The following setbacks shall be maintained:

Type of plot edge	Setback
Public road of 18m and above RoW	<ul style="list-style-type: none"> • No setback • At least 90% of the building line shall be built-to-edge with active frontage provisions
Roads of ROW < 18m or site edge facing parks, natural drains, forest, etc.	<ul style="list-style-type: none"> • 6m setback • The setback to be kept unblocked at all times for public movement.
Shared edge with adjoining plot	<ul style="list-style-type: none"> • Trees/plantation for noise reduction and utilities like fire hydrants shall be permitted

- c. Active frontage includes arcades, colonnades, shopfronts, pedestrian entries/ exits, plazas, access points, transparent windows etc.
 - At least 50% of frontage along 18m ROW streets, and at least 10% frontage along all other streets (including public streets) shall be maintained as active frontage.
 - No projections (balconies, awnings, etc.) shall be allowed beyond the built-to line.
 - Commercial frontages shall have minimum 50% transparency (un-tinted) at ground floor level. Residential frontages shall have balconies/verandas and active spaces facing public ROWs.
 - The ground floor of all parking structures / podiums or stilts must be lined with active frontage facing the main streets.
 - All buildings shall be recessed by 10m beyond the height of 10m or after two floors. Any further recess required for providing adequate light and ventilation shall be maintained.
 - All vehicular entries shall be from the side streets. In case of sites where no side streets are available, at least 1 road with ROW of 12 m or more will have to be provided as part of the TOD scheme.
- v. EWS Housing: DE shall provide good quality EWS housing within the TOD Scheme as per the norms of MPD. The EWS FAR shall be over and above the residential FAR, calculated as 15% of the maximum permissible residential FAR in the scheme. The requirement for EWS housing shall be met as a separate well-designed area within the Scheme with low/mid-rise high-density built form, with access to the public greens and social facilities.
- vi. Parking:
 - a. TOD Schemes shall provide 1 Equivalent Car Space (ECS) per 100 sq.m. of covered area, with mandatory 5% of the parking area earmarked for bicycles and wheelchairs.
 - b. DE shall provide at least 50% of all parking facilities within TOD schemes as 'public parking' facility.
 - c. At least 10% of the parking area shall be equipped with charging points for electric vehicles shall be provided as per prescribed policy/ UBBL.
- vii. The entire development has to be compliant with the mandatory sustainability provisions given in the UBBL and prevailing MPD. These include:
 - a. Water Conservation and Management, including Rain Water Harvesting (by Recharge), Low Water Consumption Plumbing Fixtures, Waste Water Recycle and Reuse and Reduction of hard cape.
 - b. Solar Energy Utilization, including Installation of Solar Photovoltaic Panels, and Installation of Solar Assisted Water Heating Systems.
 - c. Energy efficiency, including Low Energy Consumption Lighting Fixtures (Electrical Appliances - BEE Star and Energy Efficient Appliances) and Energy Efficiency in HVAC systems.
 - d. Waste Management, including Segregation of Waste and Organic Waste Management.
- viii. Other controls
 - a. Other building controls:

- Building design shall ensure that all dwelling units have natural ventilation and receive direct sunlight in at least one habitable room.
 - Adequate noise reduction measures shall be incorporated where buildings are adjacent to mass transit stations.
- b. Location of various use premises:
- PSP and commercial uses shall be located on lower floors with adequate public frontage.
 - Facilities such as creches, day care centres for children and elderly shall be provided as part of the TOD Scheme. Such facilities shall be located on a public road created within the scheme with access to public greens planned within the scheme.
- c. Norms for Public Roads within TOD Scheme:
- All new roads (including facilities like street furniture, lighting and illumination and public conveniences) shall be as per Street Design Regulations and integrate fully with any proposals for MMI, walking and cycling as per the IZP for the TOD Node.
 - Separate child care rooms, changing spaces for cyclists and drinking water fountains shall be included within the design of public conveniences.
 - Cycle parking facilities shall be provided at every 100m interval along the network. These can be calculated as part of the mandatory ECS requirement.
 - The public road network within TOD Schemes can be partially covered through walkways, bridges or building blocks, provided that:
 - The covered length does not exceed 1/3rd of the total length of the network
 - Such walkways, bridges or building blocks provide a clear height of 8m from the highest point of the road section.
 - TOD Schemes that include metro stations within the scheme area, shall create pedestrian plazas for congregation/ spill over on ground or at the concourse level as feasible. Such schemes must also include multi-modal integration facilities for IPT, buses, drop-off of private vehicles, etc. as part of the design.
 - The road network shall be kept active at all times through appropriate public activity programming along the edges such as vending zones, plazas, shops, restaurants, open spaces, etc.
- d. Sustainability Features:
- TOD Schemes shall meet all greening norms notified by DDA at the time of approval of the Scheme. Greens and public spaces within a Scheme shall be interconnected to form green-blue and public space networks as far as possible.
 - Each TOD Scheme shall ensure the following:
 - 100% treatment and maximum reuse of wastewater;
 - Segregation and reuse of 100% green waste;
 - At least 10% of the energy demand should be met through renewable sources like solar
 - Optimum retention of storm water for direct reuse and recharge of groundwater as per applicable norms.
 - Only permeable materials are used for surface parking and open plazas.
- Multiple schemes/DEs may come together to meet these sustainability requirements.
- e. Universal Barrier-Free Access - All public spaces, roads, Green Public Spaces, parking areas, buildings, etc. within TOD Schemes and all area improvement works taken up as per the approved IZPs shall be designed for barrier free universal access as per Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons, 2016 of the Ministry of Housing and Urban Affairs, Govt. of India.

The text indicating the proposed modifications shall be available for inspection at the office of Dy. Director (MP), Delhi Development Authority, 6th floor, Vikas Minar, I.P. Estate, New Delhi on all working days during the period referred above. The text indicating the proposed modifications is also available on the following link i.e. <https://dda.org.in/ddaweb/MPD2021.aspx>.

[F. No. F. 20 (7)2015/ MP]
D. SARKAR, Commissioner-Cum-Secy.